

المشروع الفرنسي لـ"مشرق" اقتصادي: مشاريع السكك الحديدية والمصارف

وجيّه كوشراني

كانت السنوات القليلة التي سبقت الحرب العالمية الأولى حافلة بالتحركات الأوروبية والمعاهدات الاقتصادية مع الدولة العثمانية. وكان موضوع هذه التحركات والمعاهدات يدور بشكل رئيسي حول امتيازات من سكك الحديد في مناطق الدولة العثمانية.

وقد شكّلت هذه المسألة (الحصول على امتيازات من سكك حديدية) محور العمل الدبلوماسي الأوروبي، لدرجة أن هذا العمل الذي سيطلق عملية تقسيم السوق العثماني، «هو بحد ذاته وبالتحديد الاتفاق على تحديد مناطق النفوذ». «فعلى المستوى الجغرافي - الاقتصادي تمثل خطوط سكك الحديد - على حد قول جاك توبي - عنصراً واضحاً ومثمراً في توطيد النفوذ الاقتصادي للبلد الذي يشرف عليها، وذلك حتى تحين الظروف التي تسمح بالتملك، أي باحتلال أراضٍ محدّدة»⁽¹⁾.

وقد شكّل اتفاق بوتسدام بين روسيا وألمانيا، والذي وضعت أسسه سرّاً في يومي 4 و5 تشرين الثاني 1910، ونشر في 20 آب 1911، المنطلق الذي سيفتح طريق الاتفاقات المتتالية، وبالتالي طريق تحديد مناطق النفوذ للدول الأوروبية.

J. Thobie, intérêts et impérialisme français dans l'empire ottoman (1895-1914); Paris (1) 1977, p. 647.

قامت صيغة الاتفاق الروسي - الألماني على ما يلي: تعترف حكومة برلين بـ «المصالح الخاصة» لروسيا في إيران الشمالية، وتلتزم بعدم المطالبة بأي امتياز حديدي أو ملاححي أو تلغرافي لنفسها شمالي خط (Kasri-Djahan-Glasik) وتعد بعدم دعم أي مطلب (سواء صدر عن الوطنيين أو الأجانب) بهدف الحصول على هذا النوع من الامتيازات.

بذلك تأكدت منطقة النفوذ المخصصة لروسيا في إيران بموجب المعاهدة الإنكليزية - الروسية المعقودة في 31 آب 1907، وأصبح بالإمكان بناء الخط الإيراني (Transiranien)، واستبعد مشروع الخط التركي - الألماني من إيران، وأفسح المجال بذلك لروسيا أن تركز مصالحها في شمالي البلاد.

وبالمقابل قدّمت حكومة روسيا بعض الالتزامات بشأن تسهيل بناء خط بغداد. فقد التزمت بعدم اتخاذ أي إجراء من شأنه أن يعرقل بناء الخط الحديدي، أو أن يمنع مشاركة الرساميل الأجنبية في المشروع. ولحظ الاتفاق كذلك شكليات ربط الخطين، الإيراني وخط بغداد في منطقة Kanikin الواقعة على الحدود التركية - الإيرانية⁽¹⁾.

والنتيجة أن هذا الاتفاق الروسي - الألماني، بتأكيد على توزيع النفوذ على منطقتين: (نفوذ ألماني في منطقة خط بغداد، ونفوذ روسي في شمالي إيران)، شكّل البوّابة التي انفتحت على سلسلة من المفاوضات بين الدول الأوروبية بشأن اقتسام مناطق النفوذ في المشرق العربي.

في هذا السياق يدعو سكرتير وزارة الخارجية البريطانية، لبدء مباحثات مع الأتراك تطرح فيها «مجموعة المصالح الإنكليزية في الخليج الفارسي والعراق، وليس ذلك بهدف ترتيب شروط المشاركة الإنكليزية في فرع بغداد - الخليج فقط؛ وإنما أيضاً لحل مسألة الملاحة في الفرات ومسألة الكويت»⁽²⁾.

Thobie, J. p. 648.

(1)

Ibidem, p. 648.

(2)

وابتدأت المباحثات في تموز 1911 واتخذت طابعاً جدياً ابتداءً من نيسان 1912، وشكّلت سنتاً ما قبل الحرب الجولة الأخيرة في محادثات خطوط سكك الحديد التي اخترقت مناطق الدولة العثمانية، وهيات بذلك، حين اندلاع الحرب، أسس الخطط التي وضعت لتقسيم الأمبراطورية⁽¹⁾.

وفي السياق نفسه، لا تلبث فرنسا أن تدخل المفاوضات فيقّدم سفير فرنسا في اسطنبول (M. Boupard) في 22 تشرين الثاني (نوفمبر) 1911، لوزير الأشغال العامة العثماني (عاصم بك) وثيقة بموضوع «برنامج أعمال لتنفيذه بواسطة هيئات فرنسية».

وبالنسبة إلى السكك الحديدية يقترح البرنامج بالإضافة إلى مد خطين في ألبانيا، مد الخطوط التالية في الأناضول:

Samsoun-Sivas, Sivas-Erzéroum, Sivas-Yozgad, Sivas-Kharpout-Diarbékir, TrébiZonde-Erzéroum.

أما في سورية، فيكتفي الطلب بالحصول على «تسوية مقبولة» للموضوع المتنازع عليه، والذي سبب تعارض خط دمشق - حماه وتمديداته مع خط الحجاز. وبالنسبة إلى مشاريع المرافئ يطالب البرنامج بالإضافة إلى امتياز مرفأين في ألبانيا بالمرافئ التالية على البحر الأسود (Héraclé, Trébigonde, Samsoun)، وبمرفأ طرابلس الشام على البحر المتوسط.

هذه الوثيقة هي التي ستستخدم كأساس لمفاوضات 1913 الفرنسية - العثمانية. وقد نال الفرنسيون في هذه المفاوضات بعض المكاسب في مجال الضرائب الجمركية على الصادرات المتوجهة نحو الدولة العثمانية، وتأكدت استمرارية الامتيازات الأجنبية التي رغبت الحكومة العثمانية بإلغائها ولكن دون

(1) راجع حول الصراع على مناطق النفوذ بين السياسات الدولية:

-R. Khabidi, British Policy to wards Syria and Palestine 1906-1914, p. 283.

ووجه كوثراني، بلاد الشام، السكان والاقتصاد والسياسة الفرنسية في مطلع القرن العشرين بيروت 1980. و:

- Howard, Harry N, The Partition of Turkey, a Diplomatic History, 1913-1923.

جدوى⁽¹⁾.

هذه المفاوضات المتعلقة بشكل أساسي بتنظيم خطوط السكك الحديدية وتأهيل المرافئ في أنحاء الأمبراطورية العثمانية عام 1913، تتوّج واقعاً هو غرة تطور سيطرة الرساميل الأجنبية، ولا سيما الفرنسية والإنكليزية على الأسواق العثمانية منذ الربع الأخير من القرن التاسع عشر، وتثير في الوقت نفسه، سيناريوهات حول رسم مناطق النفوذ المتناسبة مع تركز المصالح لكل دولة أجنبية، وهذا ما يعكسه تقرير الوزير الفرنسي المعتمد في القاهرة (M. Defrance)، عندما يكتب إلى وزارة الخارجية الفرنسية في 23 أيار 1913 ما يلي: «إن الأخبار التي تلقيناها في مصر، والتي تتعلق بالمحادثات ما بين إنكلترا وتركيا من جهة وما بين إنكلترا وألمانيا من جهة أخرى، بخصوص سكة حديد بغداد، والسلطنات العربية لشاطئ الخليج الفارسي، قد أثارت الجدل من جديد في الجرائد الأوروبية والجرائد المحلية حول مستقبل آسيا التركية. وإننا نرى في هذه المحادثات الدليل على الانشغال الذي تظهره الدول الكبرى المعنية لتأمين سلامتها وللتحضير لحلول مستقبلية محتملة أو لا بد منها.

ونستنتج من هذه المساومات الجارية أن مناطق النفوذ التي تحتفظ بها كل دولة ستتحدد. وهذه المناطق ستتحول إلى دوائر عمل (sphères d'action)، أو مناطق احتلال حسب تطور الأحداث. ويُعتقد أن المطامع الروسية تستهدف أرمينيا والكرديستان، والمطامع الألمانية الأناضول وبلاد ما بين النهرين، والادعاءات الإنكليزية العراق والجزيرة العربية، والمخططات الفرنسية تستهدف سورية. أما التصورات الشرقية (المحلية) فتتظر مسبقاً إلى الأمبراطورية التركية - الآسيوية على أنها مجزأة ومقسمة. والجرائد المحلية، حسب ميولها، إما أن تفضح المطامع الأوروبية وكرهها الشديد لتركيا، أو أنها تحتفل مسبقاً بحسنات الحضارة الأوروبية التي ستلقاها المناطق التي ضربتها السيطرة الإسلامية.

والذي حصل أن اندلاع الحرب، أجّل حسم تلك المخططات والمطامع، ليعاد بحث السيناريوهات على قاعدة توازن ما بعد الحرب. وهذا التوازن الأخير، استقرّ في المشرق العربي، توازناً إنكليزياً - فرنسياً انطلاقاً من محورين جيو - سياسيين أساسيين:

- محور «سورية الطبيعية» (وفقاً للتعبير الجيو - سياسي الفرنسي آنذاك)، وهذا المحور اعتبرته فرنسا محوراً «لدائرة عملها» في «المشرق» (Le Levant) واستكمالاً لدائرة عملها القديمة في شمالي أفريقيا (دائرة المغرب).

- ومحور مصر - العراق - شرق الأردن، وهو المحور الذي اعتبرته بريطانيا محوراً لدائرة عملها في «شرق أوسط» مطّاط يربط ما بين «شرق أدنى» و«شرق أقصى». وبقيت فلسطين نقطة تجاذب بين تدويل وانتداب بريطاني ومشروع صهيوني.

نكتفي في هذه الورقة باستعادة السيناريوهات الاقتصادية التي حملتها الدراسات الفرنسية في سنوات ما بعد الحرب مباشرة. واللافت في هذه التقارير التي أعدّها خبراء قانون وعلاقات دولية ومهندسون، بناءً على طلب غرفتي تجارة مرسيليا وليون والحكومة الفرنسية، إن الاهتمام الاستراتيجي الفرنسي انصبّ في مرحلة ما بعد الحرب، وقد أضحت سورية، بعد خروج فلسطين جنوباً وكيليكيا شمالاً من دائرة العمل الفرنسي - منطقة احتلال، انصبّ على السؤال الثاني: كيف يمكن أن نجعل لسورية - كمكان وموقع - «قيمة»⁽¹⁾ في مشروع اقتصادي فرنسي منافس للمشروع الإنكليزي «الشرق أوسطي»، أي أن يكون «لسورية الفرنسية» بتعبير الوثائق الكولونيالية الفرنسية، إشعاع على ضفاف المتوسط وداخلية آسيا. وعلى هذا الأساس تجهد الرؤية الاستراتيجية الفرنسية، ولكي يتحقق هذا الإشعاع، أن تهيء لسوريا بنية تحتية

(1) غالباً ما استخدمت الأوساط الفرنسية (رجال الأعمال والاستراتيجيون) تعبير «La Syrie intégrale». وكان التعبير يشمل لبنان وسورية وفلسطين وأحياناً قسماً من كيليكيا.

في مجالين أساسيين، مجال السكك الحديدية ومجال المرافئ.

إن معظم الدراسات والتقارير التي وضعها الباحثون والخبراء الفرنسيون في أوائل القرن العشرين تؤكد على أهمية سورية من حيث موقعها الممتاز، هذا الموقع الذي يشكل على حد قول P. Huvelin «العنصر الأولي في قيمتها». فهي كمنطقة عبور وحلقة وصل ما بين أقاليم منتجة ومستهلكة تفوقها ثروة يتحدد دورها الرئيسي كبلد «ترانزيت». فهي كانت ولا تزال مركز جذب ودفع اقتصادي أي سوقاً من الدرجة الأولى. بيد أن مدى «إشعاع» هذا السوق يتوقف على الظروف التي قد تسهل أو تعيق الصلات مع الخارج. فتبعاً للأحداث السياسية كانت تيارات التبادل تتسارع أو تضعف، تستخدم هذا «المضيق» السوري أو تهمله، وتبعاً لذلك كانت سورية تزدهر أو تذوي.

وقف الخبراء الاقتصاديون الفرنسيون في مطلع القرن العشرين أمام واقع: هو أن سورية لا تستفيد كما يجب من دورها كمنطقة عبور بين المتوسط والمناطق الشرقية البعيدة. ففتح قناة السويس أحيا البحر الأحمر وتجارة الشرق من جديد. لكن سورية بقيت بعيدة عن تيار التبادل الذي يتدفق بكامله نحو مصر، وبقيت لا تستقبل إلا عدداً قليلاً من القوافل البرية الآتية من الشرق البعيد والتي تتضاءل قيمة حمولتها يوماً بعد يوم. فتجارة الهند والخليج فضلت الطريق البحري على الطريق البري.

لكن هل تحسن وضع سورية كمنطقة ترانزيت مع إنشاء خطوط سكك الحديد في أواخر القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين؟

يجيب Huvelin أن الخطوط الأولى التي أنشئت لم تستهدف أن تفتح طرقاً جديدة للمبادلات. لقد استهدفت فقط تحسين مردودية الطرقات الموجودة. «فمنذ منتصف القرن التاسع عشر لم يبحث الإنكليز والفرنسيون الذين اهتموا بخطوط الحديد في آسيا العثمانية إلا بتوصيل تجارتهم البحرية نحو الداخل، لذلك لم يخططوا ولم ينشئوا إلا خطوطاً قصيرة للتغلغل عبر ممرات الحزام الجبلي.. فمن المرافئ الكبيرة والصغيرة إلى العواصم الداخلية كان على الخط

الحديدي الأوروبي الذي يخترق الحزام الساحلي أن يحمل بضائع إلى الداخل وأن يعود إلى الشاطئ بالمحاصيل والمواد المنجمية (Minerais)⁽¹⁾.

تلك هي أهداف الخطوط التي أنشئت في سورية قبل الحرب وذلك مهما بلغت قيمة الرساميل التي استخدمت فيها ومهما كانت تأثيراتها السياسية التي كان ينبغي أن تؤديها. فالخطوط الفرنسية: يافا - القدس (الذي افتتح عام 1892)، بيروت - دمشق (1895)، طرابلس - حمص (1911)، والخط الإنكليزي حيفا - درعا (1905)، لا تستهدف إلا أحكام وحدة الأسواق وأساكلها التابعة لها. وبالرغم أن تناسقاً ظاهرياً يبدو بين هذه الخطوط الساحلية والخطوط الداخلية الفرنسية: (رياق - حلب 1902 - 1906)، دمشق - مزاريب (1894) فهذه الأخيرة لم تستهدف أيضاً إلا تأكيد طرق القوافل القديمة مستخدمة ممر العاصي أو رابطة دمشق وأسكلتها بأهراء حوران⁽²⁾.

ويتنبه المخططون الاقتصاديون الفرنسيون إلى أهمية ما قامت به ألمانيا في أواخر القرن التاسع عشر في نطاق مشاريع إنشاء سكك الحديد في الشرق. فألمانيا بدأت تهتم بإنشاء شرايين مواصلات طويلة تؤمن الوحدة السياسية والاقتصادية للدولة العثمانية وتوجه عملية سير التبادل نحو أوروبا الوسطى (Mitteleuropa) وبمساعدها ابتدأت تركيا ببناء خط الحجاز الذي ينقل من دمشق الحجاج المسلمين إلى مكة. هذا الخط الذي يبدو فيه الاهتمام الديني، يحمل أيضاً

(1) يحمل التقرير الذي أعدّه الخبير الفرنسي بول هوفلين (Paul Huvelin)، عنوان: «Que vaut la Syrie? (ما قيمة سورية)». وبول هوفلين هو أستاذ للقانون في جامعة ليون، ورئيس البعثة الفرنسية لدراسة إمكانات سورية، والتقرير كان قُدم في «المؤتمر الفرنسي عن سورية» (Le congrès français de la Syrie) الذي نظّمته غرنا تجارة مرسيليا وليون في العام 1919. نشرته مع ملاحق وإضافات مجلة: L'Asie française décembre 1921. وعلى هذا التقرير اعتمدنا في هذه الورقة، كما اعتمدنا على دراسة للمهندس الفرنسي:

E & C. Achard; «Notes sur le cilicie et notes sur le Syrie», L'Asie française, juillet-Août 1922.

Huvelin: Que vaut la Syrie? p. 29.

مطامع سياسية وعسكرية واقتصادية، فهو يحيي من جديد طريق التجارة الفينيقية القديمة نحو خليج العقبة والجزيرة العربية. وكانت ألمانيا قد احتفظت لنفسها بالمشروع الأساسي الكبير: بناء خط سكة حديد بغداد الذي يفترض به أن يوصل عبر ثلاثة آلاف كيلومتر كل أجزاء الأمبراطورية العثمانية من أسطمبول إلى «الخليج الفارسي» وأن يفتح حلقة وصل قصيرة في البر بين أوروبا والشرق الأقصى.

ويعقب Huvelin على المشروع الألماني الذي يعتبره الإطار الذي يؤمن لسورية دورها الأساسي كمنطقة ترانزيت فعلية: «خلفاً» للإنجازات السابقة، تدخل هذه المشاريع العظيمة تيارات جديدة من المبادلات التجارية في الشرق. وبهذا ستخترط سورية في شبكة واسعة جداً من المبادلات الاقتصادية⁽¹⁾.

بيد أن الحرب لم تمهل حتى تستكمل التجربة. فخط الحجاز الذي ابتدء به عام 1900 والذي افتتحت أول فروعه عام 1903، لم يكن في عام 1914 قد وصل إلا إلى المدينة. ودون أن يكون قد بوشر بعد بتفرعاته المرسومة نحو العقبة ودجامبو (Djambo). وبالنسبة لخط بغداد الذي ابتدء العمل به ببطء عام 1888 واستؤنف بجدية أكبر ابتداء من عام 1903، فإن فيه فجوات عديدة: 37 كيلومتراً في طوروس، 54 كلم في الأمانوس.

ومن ناحية العراق فإنه يتعدى قليلاً الفرات. وتبقى مسافة حوالي 873 كلم للبناء. يستخلص Huvelin: «نجهل إذن أية ثمرة كان يمكن أن تجنيها سورية من هذه الخطوط. وسنبقى نجهل هذا الأمر دائماً. ذلك أن الحرب قلبت كل شيء. فتيارات التبادل التي ستجري غداً عبر هذه الخطوط ليست تلك التي كان يمكن أن تجري بالأمس⁽²⁾».

ماذا أدخلت الحرب على شبكة الخطوط الحديدية من جديد؟

Ibidem, p. 29.

(1)

Ibidem, p. 30.

(2)

لأغراض عسكرية استكملت بعض فجوات مشاريع ما قبل الحرب. كذلك مدت بعض الفروع الجديدة فنفق طوروس افتتح في نهاية عام 1916، ومنذ العام الثاني للحرب دشن فرع بغداد - السامرة. كذلك فإن فروع السامرة - تكريت ورأس العين - نصيبين بوشر في تنفيذها. وعلى وجه الإجمال فإن حوالي 300 كلم من الخطوط الحديدية الجديدة وضعت موضع التنفيذ أثناء الحرب من ناحية الشمال.

ومن ناحية الجنوب: كان الخط المصري الجديد يمتد عبر صحراء سيناء إلى فلسطين تبعاً لامتداد الهجوم العسكري الإنكليزي. ومع انتصار حملة اللبني التقى هذا الخط بالخطوط التي أقامها الأتراك من الجهة الثانية: درعا - بصرى - أسكيشام، وحيفا - عكا الذي يتصل بخط رئيسي يربط ما بين العاقولة واللد (حيفا - درعا - دمشق). ومع مشروع خط حيفا - رفاق الذي باشر به الإنكليز يتكون خطان رئيسيان يلتقيان في حلب: خط سوري آت من أفريقيا، وخط آسيوي آت من أوروبا.

بذلك يتحقق «السورية»، حسب تصور Huvelin الدور الذي يمكن أن تقوم به كمنطقة عبور ما بين العوالم البعيدة.

بيد أن Huvelin يستدرك فيقول أنه باتجاه أوروبا وبتجاه اسطمبول، تبقى المواصلات البحرية هي الأكثر أهمية وفائدة، ولا يمكن المراهنة أيضاً على الأناضول وكيلىكيا. فهذه الأخيرة فصلت عن سورية، ثم أن مرفأ مرسين هو الذي سيتولى تصريف القطن والحبوب وأصواف المناطق الداخلية. أما بالنسبة لمصر فالمستقبل يتراءى بشكل مختلف: فمصر بلد زراعي كسورية لكن أكثر نضجاً في نموه الصناعي. لذلك فإن هناك احتمالاً كبيراً في أن يبقى التبادل لفترة طويلة يجري بواسطة خط القنطرة - اللد - رفاق في اتجاه واحد: من الجنوب إلى الشمال⁽¹⁾.

ويعرض Huvelin لتجربة حكم فيصل واستفادة الإنكليز من هذا الخط في

ظلمها. فيقول: إنه في أثناء حكم فيصل اجتاحت مصر أسواق دمشق وحلب. في حين كانت الخطوط الداخلية التي تصل ما بين المرافئ والداخل مقطوعة: طرابلس - حمص، الإسكندرون - كاليه، بيروت - دمشق. ويؤكد على الصفة اللامتكافئة في علاقة التبادل بين البلدين. فحتى بعد انهيار الحكم الفيصلي من الصعب أن تشكل مصر سوقاً لسورية.

ولا يرى إلا منطقتين يمكن أن يجري التبادل معهما على قدم المساواة: بلاد ما بين النهرين والحجاز. «فأورفة - ديار بكر، الموصل - كردستان والهضاب الأرمنية والإيرانية يمكن أن تؤمن حركة تبادل غنية عبر مرافئ سورية وباتجاه مصر وأوروبا»⁽¹⁾.

لذلك يقترح على الدبلوماسيتين الفرنسية والإنكليزية تسهيل عملية انفتاح البلدين (العراق وسورية) وعدم اللجوء إلى اصطناع حواجز فاصلة كوضع عراقيل جمركية أو تعريفية جائرة على النقل بالسكة الحديدية مما يعيق السير الطبيعي للسلع من الموصل إلى حلب، وبالعكس. «فمثل تلك العوائق تسيء إلى سورية والعراق بنفس القدر».

ويفتح الممر السوري على الحجاز أيضاً. فمنذ 1908 وصل «خط الحج» ما بين دمشق والمدينة (1302 كلم). ويبقى 470 كلم للوصول إلى مكة. وبهذا يستعيد التخطيط الاقتصادي الفرنسي ذكرى شبكة الطرقات القديمة بين الجزيرة العربية وسورية ويأمل في تجديدها بتحويل دمشق إلى سوق عربي مركزي على طريق حج المسلمين. «فدمشق لا تملك داخلية لها إلا الجزيرة العربية. أما إذا حولت إلى سوق لحواران فحسب، فلن تنجو أبداً من التقهقر»⁽²⁾.

إذن إن التخطيط الاقتصادي الفرنسي يركز على أولوية دور الوسيط الذي يمكن أن تقوم به سورية في نطاق علاقات التبادل في المشرق العربي وبعض

Ibidem, p. 42.

(1)

Ibidem, p. 43.

(2)

المناطق المحيطة به وذلك ضمن ربط هذه العلاقات كما سنرى بالرأسمالية الفرنسية. لذلك نلاحظ أن التقارير الاقتصادية المهمة ركزت أكثر ما ركزت على أهمية المرافئ السورية وأهمية المدن الكبرى كأسواق تصريف، ومن هنا أهمية «المعرض» الاقتصادي الذي أقامته فرنسا في بيروت عام 1921.

المرافئ :

تقدّم التقارير الاقتصادية الفرنسية دراسة لثلاثة مرافئ سورية: الاسكندرون، بيروت، حيفا. واللافت للنظر أنه رغم الأهمية التي اكتسبها مرفأ بيروت في النصف الثاني من القرن التاسع عشر وبالرغم من استمرار أهميته في أوائل القرن العشرين، نلاحظ أن الاقتصاديين الفرنسيين كانوا يرشحون مرفأين آخرين للعب دور أهم في إطار شبكة الخطوط الحديدية التي أنشئت في سوريا والمجالات التي فتحتها من ناحية اتساع داخلية كل مرفأ وأهمية ما تقدمه وما تستقبله من سلع.

مرفأ الاسكندرون :

يرى الاقتصاديون الفرنسيون أن «مستقبلاً لامعاً» ينتظر هذا المرفأ. فهو «منفذ طبيعي» لمناطق واسعة تحدها: انطاكية - حلب - الموصل - ديار بكر - مرعش... وهو لهذا السبب يشكل دائماً مرفأاً لحلب حيث كان التجار يخزنون في خاناتها شتى منتوجات تلك المناطق الشاسعة. وحيث كانوا ينقلونها بواسطة القوافل إلى الاسكندرون.

صحيح أن هذا الدور ضعف مؤقتاً لصالح طرابلس وبيروت، بيد أن «خط بغداد» أعاد لهذا الدور احتمال أهميته ورشحه لمستقبل أكثر أهمية. هذا ما تؤكد عليه معظم التقارير الاقتصادية الفرنسية، ومن بينها تقرير المهندس Achard⁽¹⁾ بعد أن يستعرض هذا التقرير المحاسن الطبيعية للمرفأ (العمق - التيارات الهوائية - حماية الجبال المحيطة به...) يتوقف تقرير المهندس Achard على النشاط

الألماني الذي يركز على خط بغداد ومشاريع وصله بمرفأ الاسكندرون:

في عام 1911 نال الألمان امتياز مد فرع طبرق - كاليه (Toprak Kalé) الاسكندرون الذي انتهى من تنفيذه ووضع موضع العمل في تشرين الثاني 1913. وفي العام نفسه نال الألمان امتياز بناء واستثمار مرفأ الاسكندرون. وقد اشتمل برنامج العمل على إنشاء ثلاثة أحواض كبيرة، كان المفروض أن يتسع أحدها لرسو 16 باخرة، بيد أن الأعمال ما لبثت أن توقفت أثناء الحرب.

قبل هذا الوقت كان الرأسماليون الفرنسيون يركزون اهتمامهم على تطوير مرفأ بيروت، بيد أنهم لم يقفوا مكتوفي الأيدي أمام الاهتمام الألماني بمرفأ الاسكندرون، فجواباً على ذلك أنشأوا خط حمص - طرابلس الذي بدى باستثماره في حزيران 1911.

إذن توفر لحلب خط يوصل تجارتها بطرابلس وكانت تكاليف النقل على هذا الخط أقل من تلك التي تتطلبها القوافل، فمنذ 1906 كان خط بيروت - رياق - حماة - حلب قد قضى على تجارة النقل بالعربات والقوافل، وجاءت الحرب الإيطالية - التركية بمصادرتها الابل من سورية لتزيد من أزمة تجارة النقل هذه.

وهكذا فإن إنتاج خط طرابلس - حمص جاء بدعم حركة التجارة بين طرابلس وحلب. ويفيد رئيس المكتب التجاري لـ (D.H.P)⁽¹⁾ أن 70٪ من الحمولة التي كانت تمر منذ عام 1906 عبر بيروت - رياق - حماة أخذت تمر منذ هذه اللحظة (حزيران 1911) عبر طرابلس - حمص.

في أثناء الحرب بقي مرفأ الاسكندرون بدون عمل. بيد أن الألمان وبدوافع الحاجات العسكرية دمروا خطوط: طرابلس - حمص، والاسكندرون - طبرق - كلخ، لكن من جهة ثانية وبحماس شديد أنجزوا حفر إنفاق طوروس والأمانوس،

-Achard: Note sur la Syrie, p. 104 et Huvelin p. 46.

(1)

اشترك Achard في بعثة Huvelin عام 1919 لدراسة أوضاع سورية. واحتل فيما بعد منصب رئيس «مكتب الزراعة» في المفوضية العليا الفرنسية في سوريا.

وربطوا بين معظم فروع «خط بغداد».

بحيث أنه غداة الهدنة كان الوضع هو التالي:

لم يعد هناك وجود لخطي الدخول: الاسكندرون - طبرق - كاليه، وطرابلس - حمص. وسكة بغداد امتدت من «حيدر باشا» إلى قلب «العراق - الأعلى Haute Mésopotamie وحلب ربطت عبر حمص ورياق بيروت. أما بقية الخطوط الحديدية في سورية فاستخدمت عسكرياً تحت إدارة السلطات الانكليزية، فكانت مردوديتها التجارية غير ذي أهمية. وقد أحدث ارتفاع أسعار الفحم الحجري ارتفاعاً كبيراً بتعريفه النقل بالقطار. لذلك عادت فانتعشت تجارة النقل بالقوافل. وعاد مرفأ الاسكندرون فاستعاد نشاطه بحيوية⁽¹⁾.

وهنا، يعود الرأسماليون الفرنسيون وقد أصبحت منطقة الاسكندرون جزءاً من «المنطقة الغربية» التي أنيطت بالإدارة الفرنسية إلى المشروع الألماني الذي يقضي بإعادة ربط مرفأ الاسكندرون بداخله البلاد. ويبرز هذا الاهتمام واضحاً في الخطوات التي اتخذها قائد قطاع الاسكندرون (Chambaud) لإصلاح خط الاسكندرون - طبرق - كاليه.

يعلق Achard على ذلك: «إن المسافة بين حلب والاسكندرون عبر طبرق - كاليه هي 220 كلم، بينما هي بين حلب وطرابلس 305 كلم. أي أن الفرق هو 85 كلم لصالح الخط الأول». ولا يقتصر الأمر على توفير المسافة وإنما تبرز أهمية الاسكندرون في امتداد داخلية واتساعها وغناها. فهذا الامتداد يصل إلى أواسط كيليكية. ويشمل كل ولاية حلب، ويتخطى ما وراء البلاد حتى الفرات.

وهذه المناطق هي من بين مناطق سورية التي تملك أكثر الإمكانيات لمستقبل زراعي كبير. فهي تشمل الجزء الأكبر من كيليكية الذي يمكن أن ينتج كميات كبيرة

(1) مشروع ممول برساميل فرنسية دعي في العهد العثماني:

«La société Ottomane du chemin de fer de Damas à Hama et prolongement»

وقد شاعت تسميته بهذا المصطلح: (D, H, P).

من القطن والحبوب، وادي العاصي الغاب، سهول ادلب، سهول مرعش وعيتاب، المنطقة الواسعة الغنية بالحبوب والممتدة بين حلب والفرات. منطقة أورفة والعراق الأعلى (La Haute Mésopotamie).

تلك هي المنطقة الشاسعة والغنية التي ترشح مرفأ الاسكندرون لأن يكون المرفأ المهم في رأي Achard للرأسمالية الفرنسية في مشاريعها المستقبلية في شمال سورية.

لكن المشروع الاقتصادي هذا سيصطدم على كل حال بالتوازن الدولي والحسابات الاستراتيجية والسياسية بين الدول الكبرى كما سنرى، بحيث تتنازل فرنسا عن الموصل لبريطانيا ويضطر غورو إلى عقد معاهدة مع اتاتورك والتخلي عن كيليكية، وأخيراً وفيما بعد تتنازل الحكومة الفرنسية عن لواء الاسكندرون بكامله لتركيا.

مرفأ حيفا:

شكل هذا المرفأ موضوع اهتمام خاص في السياسة الاقتصادية الفرنسية وينعكس هذا الاهتمام في شتى تقارير الخبراء الفرنسيين وغرف التجارة الفرنسية.

قبيل الحرب كان قد عهد ببناء هذا المرفأ إلى شركة فرنسية، وبعد الحرب تولى الانكليز البدء بتنفيذ مشروع بناء سد سنسول طوله 13 كلم يصل بين حيفا وعكا ويؤمن للمرفأ مساحة واسعة من المياه الهادئة.

انطلاقاً من هذا المشروع الانكليزي الكبير يتساءل Achard: هل تتناسب أهمية المرفأ مع هذا المشروع؟ وهل يبرر المستقبل التجاري لهذا المرفأ كل التكاليف التي يتطلبها؟...

أسئلة يحاول Achard الإجابة عنها بالعودة إلى تاريخ حركة المرفأ.

في تموز من عام 1894 افتتح خط دمشق - مزاريب الذي بني واستثمر من قبل شركة (D.H.P.). هذا الخط جعل من منطقة حوران ودمشق تابعتين لمرفأ بيروت.

وقد بقيت هاتان المنطقتان حتى 1905 توجهان إلى هذا المرفأ كميات كبيرة من المنتجات الزراعية. إلا أنه في هذه الفترة بدىء باستخدام خط درعا - حيفا الذي ربط بخط الحجاز فسمح ذلك لمرفأ حيفا أن يستعيد دوره المنافس. ويستشهد المهندس صاحب التقرير بالأرقام التي قدمتها وزارة الحربية الفرنسية عن حركة المرفأ قبل الحرب.

الواردات	الصادرات	
١,٨٠٠,٠٠٠ فرنك	٢,٠٠٠,٠٠٠ فرنك	١٩٠١
٥,٦٠٠,٠٠٠ فرنك	٥,٦٧٠,٠٠٠ فرنك	١٩٠٨
١٥,٤٣٠,٠٠٠ فرنك	٤,٠٠٠,٠٠٠ فرنك	١٩١٠

وفي العام 1910 نفسه بلغت الحمولة المنقولة بواسطة القطارات:

- من حيفا إلى دمشق 14,836 طناً

- من دمشق إلى حيفا 35,000 طن

وفي عام 1913 يقدر Achard أن هذه الحمولة بلغت:

- من حيفا إلى دمشق 21,765 طناً

- من دمشق إلى حيفا 9,915 طناً⁽¹⁾

هذا الازدياد الملحوظ في قيمة الصادرات والواردات يعني أن مجال مرفأ حيفا يطال (تصديرأ واستيرادأ) مناطق واسعة على رأسها حوران ودمشق. ويفسر Achard هذه الظاهرة - خاصة وأن المناطق المشار لها لا سيما (حوران) تقع في منطقة وسط: بين بيروت وحيفا - بالأمر التالي: إن خط الحجاز كانت قد ساهمت

في تمويله أعطيت الطوائف الإسلامية والاقتطاعات من موازنة الدولة العثمانية. إذن ليس ثمة رأس مال يتطلب تغطية، لذلك تستطيع إدارة هذا الخط أن تخفض من أسعارها إلى الحد الذي تستطيع معه أن توسع مجال عملياتها التجارية جغرافياً.

فالنمو السريع لقيمة الواردات الآتية بواسطة حيفا، وتطور التجارة بين حيفا ودمشق - (بين 1910 و1913 ارتفعت حملة ما يصل من حيفا إلى دمشق من 14,835 طناً إلى 21,765 طناً، أي زادت بنسبة 46,7٪). كل هذا يؤشر إلى أن مجال العمليات التجارية للمرفأ اتسع حتى دمشق.

وهكذا بدأ العديد من الزبائن يتركون خط بيروت (D.H.P) ويتعاملون في نقل بضاعتهم مع خط الحجاز...

ويخلص Achard إلى تأكيد أن مرفأ حيفا انتصر على مرفأ بيروت فمجال نفوذه امتد مع امتداد المنطقة التي أُنْ موصلاتها «خط الحجاز». هذه المنطقة شملت: سهول عكا، الغور، حوران، ودمشق.

ويقدر Achard بناء على احصاءات «المكتب التجاري» في شركة (D.H.P) أن الحمولة التي خرجت في فترة 1918 - 1919 من كل من حوران ودمشق إلى مرفأ حيفا بداعي التصدير بلغت حوالي 177,260 طن، موزعة بالشكل التالي:

- من حوران 154,260 طن

- من دمشق 23,000 طن

ويرشح Achard مرفأ حيفا لمزيد من التوسع في دائرة نفوذه. فمن جهة وسع خط درعا - بصرى (30 كلم) هذه الدائرة. ويتنظر أن تتوسع حتى بغداد مع المشروع الإنكليزي الذي يقضي ببناء خط حديدي يربط ما بين حيفا وبغداد عبر الصحراء. ويخلص Achard إلى القول: «سيكون لحيفا في حال تنفيذ هذا المشروع، أهمية اقتصادية تبرر بناء سد (سنسول) بين حيفا وعكا»⁽¹⁾.

مرفأ بيروت:

وفي الوقت الذي يلفت فيه الخبراء الاقتصاديون الفرنسيون النظر إلى أهمية المرفأين السوريين: الاسكندرون وحيفا، ينبهون إلى المخاطر التي تهدد مرفأ بيروت أولاً بسبب المزاحمة التي يواجهها من المرفأين المذكورين، ثانياً بسبب حدود إمكانات المنطقة التي تشكل داخلته.

هذه المنطقة تشمل «جغرافياً» من الجنوب إلى الشمال: شريط السواحل الساحلية (صور، صيدا، بيروت، طرابلس، جبلة) السهول الداخلية: (الحولة، البقاع، حمص، حماة، الغاب) المناطق الجافة الواقعة شمال شرقي السلسلة الشرقية. المناطق الجبلية غير الخصبة من لبنان وجبل النصيريين وحرمون والسلسلة الشرقية.

هذا من ناحية الصورة الجغرافية. وفي الواقع هل تستطيع بيروت أن تركز في مرفئها كل المنتجات الزراعية لهذه المناطق الواسعة؟

يحاول المهندس Achard أن يجيب عن السؤال بتقديمه للرأسمالية الفرنسية عناصر غنية عن حركة الإنتاج والتبادل في هذه المناطق في السنوات العشرين الأولى من القرن ويمكن تلخيص هذه العناصر كما يلي:

- إن سهول صور وصيدا تصدّر وستظل تصدّر إنتاجها الزراعي عبر مرفئها.
- إن سهل الحولة ينفذ إلى عكا وسيظل يستخدم هذا المرفأ.
- أما مرفأ طرابلس فسيستمر بتصدير المنتجات الزراعية لسهله (الذي تبلغ مساحته حوالي 40 هكتاراً) وتصدير بضعة آلاف من أطنان الصابون التي تنتجها مصانع طرابلس.
- ومرفأ اللاذقية سيبقى دائماً منفذاً لقسم من سهل «الغاب» ومنطقة النصيريين وسهل جبلة.

ماذا يبقى؟ منطقة دمشق. شريط السهول الداخلية، المنطقة الصحراوية

الجافة من الشرق. فهل تشكل لبيروت مصدر حمولة كافية لتأمين ازدهار مرفئها؟ بالنسبة لدمشق تتوزع صادرات منطقتها كما رأينا على خطين نحو حيفا ونحو بيروت، ويضاف إلى الأسباب السابقة (انخفاض تعريفة النقل بالنسبة لخط الحجاز)، إن السلع الآتية من مصر (الأرز، السكر...) تنقل بواسطة القطار الذي هو أقل كلفة من وسيلة النقل البحري⁽¹⁾، حيث تصل مباشرة إلى دمشق. وبالمقابل تلجأ منتوجات دمشق المعدة للتصدير إلى مصر (قمر الدين، سوس... إلخ) إلى إتباع نفس الطريق. مما يحرم بيروت، بالإضافة إلى منافسة مرفأ حيفا، جزءاً مهماً من حمولة التصدير والاستيراد.

وبالنسبة لسهل البقاع، فإن معلومات مكتب التجارة في الـ (D.H.P) تشير إلى أن هذا السهل لا يقدم لبيروت شيئاً. فإنتاج السهل بكامله يستهلك محلياً أو يشتري من قبل سكان جبل لبنان.

وسهل «الغاب» لا يقدم شيئاً يذكر فإن 70 ألف هكتار من الأراضي رغم خصوبتها هي ميدان لتقلات البدو وهي أراضٍ ينبغي استيطانها حتى يتم إنمائها.

والمنطقة الفاحلة الواقعة شرقي السلسلة الشرقية لا تقدم شيئاً. تبقى الأراضي الممتدة بين حمص وحلب والتي يمكن أن تقدم لبيروت بعض الفائدة. بيد أنه ينبغي أن نتذكر أن مرفأ الاسكندرون كان يستأثر بقسم مهم من صادرات هذه المنطقة بسبب منافسة خط بغداد لخط حلب - رياق⁽²⁾. وبسبب توجه قسم من صادرات المنطقة إلى مرفأ طرابلس.

ويضاف إلى هذه العوائق أن خط حلب - رياق وامتداده: رياق - بيروت لا يسهلان كما ينبغي عمليات النقل. فالخط الحديدي حتى رياق خط ذو مجرى عادي، بينما يضيق بين رياق وبيروت مما يستدعي تفريغ الحمولة ونقلها إلى قطار آخر. وبما أن المنطقة جبلية فإن جزءاً من الخط يسير على سلسلة أسنان (à crémaillère) ولا يمكن شحن قاطراته بحمولة تزيد على الـ 90 طن... كل

هذا من شأنه أن يزيد من نفقات النقل وبالتالي من أضعاف أهمية مرفأ بيروت وهنا يقترح Achard ربط طرابلس - بيروت بخط حديدي «عادي». وبذلك يلتف على «لبنان»، ولكن يستدرك... «فهذا لا يضيف شيئاً إلى منطقة «نفوذ» بيروت. وحتى في حال ازدياد حركة التجارة فإن ذلك يتم على حساب طرابلس.

ويرسم Achard بياناً بحركة تجارة مرفأ بيروت منذ 1901 حتى 1919 يوضح فيه تذبذبات هذه الحركة، ولعله من المفيد استعادة هذا البيان والتعليقات على مدلولاته:

حركة تجارة بيروت (بالطن)

1901 - 1919

المجموع	تصدير	استيراد	العام
١٤٦,٧٠٠	-	-	١٩٠١
١٦٥,٦٧٢	-	-	١٩٠٢
١٨١,٢٩١	-	-	١٩٠٣
٢٠٥,٠٠٣	-	-	١٩٠٤
١٨٢,٦٣٢	-	-	١٩٠٥
٢٢٠,١٥٤	-	-	١٩٠٦
٢٧٦,٢٨٤	-	-	١٩٠٧
٢٤٣,٤٨٨	-	-	١٩٠٨
٢٧٠,١٦٨	-	-	١٩٠٩
٢٨٤,٢٣١	-	-	١٩١٠
٢٨١,٨٥٣	٥٩,٩٢٧	٢٢١,٩٢٦	١٩١١
٢٠٤,٣٥٥	٥٣,١٧٣	١٥١,١٨٢	١٩١٢
٢٣١,٠٧٣	٤٩,٢٤٩	١٨١,٨٠٤	١٩١٣
١٤٩,٣٩٢	٣٠,٥٨٨	١١٨,٨٠٤	١٩١٤
-	٩,٩٧٧	٦٧,٠١٠	١٩١٩

نلاحظ أنه حتى 1904 كان مرفأ بيروت يتلقى منتوجات حوران ومنطقة دمشق وولاية حلب. فبين 1901 و1904 ارتفعت نسبة تجارته العامة حوالي 40٪.

بينما في عام 1905 وعندما افتتح فرعاً درعا - حيفا نلاحظ شيئاً من الهبوط. بيد أن الوضع لن يلبث أن يتحسن ابتداء من العام التالي رغم انتكاسة بسيطة في عام 1908 وسبب هذا التحسن أن شركة D.H.P الفرنسية استطاعت أن تتحمل منافسة خطي الحجاز وبغداد. واستطاع مرفأ بيروت بالتالي أن يصل إلى ذروة حركته في عام 1910. لكن مع افتتاح خط حمص - طرابلس عام 1911 بدأت صادرات مرفأ بيروت بالتناقص التدريجي حتى أن الوضع العام للمرفأ أخذ ينذر بالانهيار، لا سيما وأن المحاصيل في أعوام 1910 - 1911 ساءت، ويضاف إلى ذلك الحالة التي استجدت عن الحرب الإيطالية - التركية.

وفي عام 1919 يوحى تدفق كمية السلع المستوردة إلى مرفأ بيروت (بالنسبة لانخفاض كمية الصادرات) أن ثمة اتجاهاً نحو ارتفاع تجارة «الوارد»، ينتظر أن يتأكد. لكن في الواقع لم يكن هذا التدفق حسب رأي Achard ناتجاً إلا عن قصر نظر المصدرين، ولا سيما مصدري مصر الذين نسبوا إلى بيروت قدرة استيعاب غداة الحرب وإمكانية توزيع لم تملكها في الواقع. لقد كان السوق مربكاً. فالخطوط الحديدية نحو دمشق وحلب كانت قد صادرتها السلطات العسكرية وكانت وظيفتها التجارية جد محدودة. صحيح أن حركة السير على طريق بيروت - دمشق استعادت أهميتها. ولكن هذا الطريق لا يكفي لتصريف السلع المكدسة في العناصر. وكانت أسعار بعض السلع المحلية، وبصورة رئيسية الأقمشة، قد انخفضت انخفاضاً شديداً في البلاد بحيث أضحت دون الأسعار المتداولة في الإسكندرية والقاهرة، مما اضطر العديد من تجار مصر الذين أتوا سورية لدراسة أوضاع السوق أن يفكروا باستعادة السلع التي لم يستطيعوا بيعها. . وهذا ما حصل لإحدى الشركات الأميركية التي استوردت بعد الهدنة حوالي 4000 زوج من الأحذية ولم تبع إلا 800 (آب 1919).

والوضع ذاته يتكرر في المرافئ الساحلية الأخرى: حيفا - الإسكندرون - مرسين. فلقد استقبلت هذه المرافئ كمية من السلع أكبر من استيعابها.

والخلاصة أن Achard وغيره من الخبراء الفرنسيين، (Huvelin) مثلاً، لا يرون أي «مستقبل باهر» لمرفأ بيروت فسوقه الإنتاجي محكوم بمناطق محدودة وسوقه الاستهلاكي كذلك.. ووسيلته الوحيدة للاتصال بدمشق ومجالاتها خط حديدي سيء.. ثم إن تدمير فرع دمشق - مزاريب حرمه بالإضافة إلى ذلك من منتجات حوران..

ويقترح Achard على مدى بعيد، إنماء المناطق التي تشكل داخلية بيروت لزيادة الإنتاجية وخلق قوة شرائية استهلاكية لدى الأهالي. لكن إشعاع سورية في سوق مشرقي، كان يتطلب مواصلات بين أسواق تقع خارج دائرة العمل الفرنسي ومناطق نفوذه. الأمر الذي كان يكشف آنذاك عن تناقضات الأمبرياليات القومية وعجزها أن توحد أسواقاً وطنية محلية.

إن معضلة رأس المال الفرنسي وسياسته آنذاك، كانت تتمثل - وكما يلاحظ المؤرخ الفرنسي جاك توبي J. Thobie - بحق، «بضعفه النسبي» حيال الرأسمال البريطاني. ففي حين كانت الرأسمالية البريطانية (الأمبريالية البريطانية) تنحو نحو نوع من «امبريالية التبادل الحر» في شرق أوسط مترامي الأطراف، كانت الرأسمالية الفرنسية تنحو - وكما سنلاحظ في دراسة لاحقة - نحو نوع من «الحماية» التي تؤمنها الدولة القومية الأم، لمصلحة رأس مالها ومشاريعه في منطقة نفوذ محددة.

هذه المفارقة طرحت في التاريخ، مسارات معقدة سواء على مستوى الصراع بين الأمبرياليات أو على مستوى استنفار الخصوصيات الثقافية القومية المحلية، وتحريك ديناميات المجتمعات الأهلية.

واليوم، فإن مشروع «الشرق الأوسط» يعود بأحلام تقنية وإحصائية وجيو - اقتصادية، لا ندري مدى قدرة الرأسماليات العالمية أن تجسدها وقائع تاريخية في شرقنا العربي، فهل ثمة عالمية واحدة انصهرت وتوحدت فيها أمبرياليات الحربين العالميتين؟ أم أن الأمبرياليات لا تزال تحمل تناقضاتها وعلاقاتها التنافسية ومطامعها القومية وخصوصياتها الثقافية حتى اليوم، وعلى الرغم من تطور وسائل الاتصال والأعلام والحديث عن القرية العالمية الواحدة، وازدياد تشابك الرساميل

والاحتكارات العالمية؟

ثم هل انعدمت أو زالت دينامية الثقافات والأيديولوجيات كما يرى البعض، أم أن التوحيد القسري من شأنه أن يستنفر الخصوصيات الثقافية ويستثيرها كما تنبىء عن ذلك الحروب الأهلية الكثيرة في العالم؟